

Thema: Prater Service GmbH

Autor:



50 Jahre Donauparkbahn



In Verbindung mit der „Wiener Internationalen Gartenschau 1964“ (WIG 1964) wurde im 22. Wiener Gemeindebezirk auf dem Areal der früheren Mülldeponie der Donaupark errichtet. Zur Erschließung des Geländes wurden ein Sessellift und eine Parkeisenbahn gebaut. Letztere hat – wie die Liliputbahn im Prater – eine Spurweite von 381 mm und wird von derselben Gesellschaft betrieben. Der Sessellift wurde in den 1980er Jahren abgetragen.

Von Ende August bis Mitte September 2014 feierte die Donauparkbahn neben den täglich eingesetzten Diesellokomotiven an Wochenenden regelmässig auch eine der beiden Dampflokomotiven aus dem Jahr 1928 zum Einsatz kommt, gab es auf der Donauparkbahn bisher keinen Dampfbetrieb. Zwar hatte der Verband der Eisenbahnfreunde vor vielen Jahren den Versuch unternommen, einen Dampfsonderzug im Donaupark zu veranstalten, war jedoch an verschiedenen Problemen gescheitert.

Anlässlich des Jubiläums der Donauparkbahn überstellte die aktuelle Betriebsleitung die Lokomotive Da2 aus dem Prater in den Donaupark. Am 28. August 2014 wurden das Fahrzeug angeheizt und erste Probefahrten unternommen. Danach blieb die Dampflokomotive gleich den ganzen Tag mit der zweiten Garnitur im Planeinsatz. Dabei zeigte sich, dass die Steigung zwar durchaus zu bewältigen ist, jedoch dem Lokomotivführer einiges Feingefühl am Regler abverlangt. An den folgenden drei Wochenenden gab es dann im Donaupark weitere Dampflokomotivfahrten, die grossen Anklang beim Publikum fanden.

(bei)



Oben: Die Dampflokomotive Da2 der Liliputbahn hatte am 28. August 2014 ihren ersten Einsatz auf der Donauparkbahn. Im Gegensatz zur Liliputbahn verläuft die Donauparkbahn über lange Abschnitte abseits hoher Bäume und ermöglicht den Fahrgästen einen schönen Ausblick auf die Parkanlage (Foto: R. Beier).

Mitte: Die Lokomotive D3 hat ein Fahrwerk mit voraufendem Drehgestell und knapp dahinter liegenden Triebachsen, von denen die vordere querverschieblich ist (Foto: R. Beier, 28. August 2014).

Unten: Die Diesellokomotive D2 der Donauparkbahn besitzt als Besonderheit ein Starrrahmenfahrwerk im Heck mit breiten Walzenrädern auf der letzten Achse, um enge Gleisbogen durchfahren zu können (Foto: R. Beier, 11. Oktober 2008).